

apenas no concernente às normas pròpriamente mercantis, senão sob muitos outros aspectos, adiantou-se ao direito civil vigente, vindo a influir na sua posterior renovação.

Em que pese a crítica que se lhe irroga de já ter nascido velho ⁽²⁾, foi, para o tempo e para o meio, uma lei progressista. No confronto com os três precedentes, que lhe serviram de modelo, o Código brasileiro revela-se algum tanto melhor. Talvez por isso, contrariamente aos códigos espanhol e português, que envelheceram em menor prazo, pouco mais de cinqüenta anos, o nosso, embora já alterado em vários títulos e acrescido doutros, mesmo assim, em grandíssima parte, resistiu à ação do tempo.

E' confortador registrar que, a despeito da mudança na estrutura política do país e na sua vida econômica, verificadas no decurso desses cem anos, e assim também do apreciável desenvolvimento de seu comércio, o velho Código tem resistido galhardamente. E ao novo estado de coisas se tem prestado admiravelmente, tanto que jamais entorpeceu a continua e crescente expansão dos negócios.

De onde lhe vem, então, tamanha vitalidade? Como explicar haja escapado ao vêzo reformista, tão caro à nossa versatilidade e à ânsia de inovação, que fêz a glória de governos ocasionais?

6 — E' realmente de espantar que a vetusta lei mercantil haja vivido tanto, máxime nos últimos tempos, em que, a par dos contínuos pruridos reformistas, vem se votando soberano desprêzo por tudo quanto diz respeito ao passado.

Avulta a estranheza, porque não faltaram vozes autorizadas e tentativas sérias em prol da reforma.

Em condições tais, é quase um milagre essa sobrevivência longa do Código. Para um país novo, de espírito trêfego, pouco afeito à sábia lentidão que, ao invés de inércia, significa ponderação e senso de oportunidade, o Centenário do Código Comercial merece um registro especial.

Neste breve artigo, basta assinalar o acontecimento, de si só altamente significativo: a 25 de junho dêste ano, o Brasil comemora o Centenário de seu Código do Comércio, promulgado pelo Lei n. 556, de 25 de junho de 1850.

Honra se faça aos notáveis estadistas do Império, aos quais devemos tão sábia Lei! Que a mocidade de hoje saiba lembrar e cultivar o nome desses nossos maiores, como preito de justiça e afirmação do sentimento pátrio!

(2) Desta ordem é o reparo de HUGO SIMAS (Compêndio de Direito Marítimo Brasileiro), quando observa ter o Código desconhecido a navegação a vapor, apesar de já existente desde 1788.

DO DIREITO MARÍTIMO (*)

André da Rocha

— Sentido da expressão. 2 — Direito marítimo público ou administrativo. 3 — Direito marítimo internacional. 4 — Direito marítimo privado. 5 — Distinção entre o direito comercial terrestre e marítimo. 6 — Unificação didática e legislativa do direito comercial. 7 — Objeto do direito comercial marítimo. 8 — Do mar como objeto do direito comercial marítimo.

1 — A expressão "Direito Marítimo" tem um significado amplo porque compreende as normas reguladoras de quaisquer relações que surjam do exercício da navegação ou que decorram do uso do navio. Compreende, portanto, no sentido lato, tôdas as normas que se referem exclusivamente à navegação marítima. E como sejam elas pertencentes, em parte, ao direito público, em parte ao internacional e, ainda, ao direito privado, daqui resulta que o direito marítimo pode ser considerado sob cada um destes três aspectos e ser, então, classificado em direito marítimo público, ou administrativo, direito marítimo internacional e direito marítimo privado, ou direito comercial marítimo.

2 — O direito marítimo público ou administrativo é aquêlê que regula as relações da marinha mercante, ou melhor, da navegação marítima com o Estado, como pessoa jurídica de direito público. Entram na esfera dêste ramo assuntos variadíssimos, entre êles o da nacionalização do navio, a navegação de cabotagem, eis que não são todos os navios que podem fazê-la, as disposições concernentes à polícia marítima e de portos, à matrícula das embarcações, do pessoal que se entrega à vida do mar, aos meios para evitar abaloamentos de navios, às condições de recebimento a bordo de práticos de portos e barras, e, ainda às relativas à segurança das embarcações e sanitárias.

(x) N.R. — Notas de uma aula do saudoso Prof. Des. Manuel André da Rocha, um dos fundadores desta Faculdade, cujos destinos regeu com exemplar dedicação e proficiência durante 30 anos. Nesta data, em que a Instituição completa cinqüenta anos de existência e se comemora, também, o centenário do Código Comercial, pareceu justificada a publicação destas notas sobre matéria ainda pelo Código disciplinada.

3 — O direito marítimo internacional ocupa-se da liberdade do mar, da navegação de mares, lagos, canais e rios internacionais, do comércio entre os Estados, etc.

4 — O direito marítimo privado ou direito comercial marítimo compreende as normas reguladoras das relações criadas pelo uso do navio e as relações jurídicas que dêsses usos podem surgir entre particulares. Nesta acepção menos lata, o direito marítimo é parte do direito que regula, quase exclusivamente, o comércio que se exerce por meio dos navios.

5 — A divisão geralmente admitida, em direito marítimo e terrestre, não corresponde, perfeitamente, a uma necessidade lógica, não obedece a um critério rigorosamente científico.

A circunstância de existirem alguns institutos, tais como o seguro marítimo, o câmbio marítimo, etc., que, particularmente, interessam ao comércio marítimo, não justifica o desprendimento dêste ramo do direito do domínio comum para constituir uma categoria à parte, um direito autônomo em face do direito comercial. Temos o empréstimo terrestre e o empréstimo marítimo, o transporte terrestre e o transporte marítimo, o seguro terrestre e o seguro marítimo. Entretanto, esta distinção se observa nas legislações, apesar de ser o objeto de um o objeto do outro. São tratados, porém, nos respectivos códigos, em disposições separadas, tal como acontece na Itália, na França, em Portugal, etc.

Não é, pois, de admirar que o nosso Código Comercial, como todos os outros que apareceram na segunda metade do século XIX, tenha acompanhado servilmente o Código Comercial francês, que foi o primeiro a estabelecer esta divisão. E' isto o que se observa no direito positivo.

Mas, aquilo que ao legislador era lícito fazer, conservando ou adotando uma classificação ou distinção, de importância meramente histórica, não é admissível num curso sistematizado de direito comercial. Não se pode cientificamente dizer que o direito comercial marítimo seja autônomo. Não pode ser, porque o conteúdo do direito marítimo privado se reduz ao estudo das pessoas, (armadores, capitães de navios, equipagens) e dos contratos que se formam pelas relações que nascem com o uso do navio. Tais matérias, em estudo sistematizado, podem, certamente, ser encaradas e examinadas na parte relativa ao comércio terrestre, porque o conteúdo do direito comercial terrestre e do direito comercial marítimo ficam compreendidos na ordem dos fatos e das relações que constituem o objeto do direito comercial. Esta é a opinião de ENDEMANN, MARGHERI, COSACK e outros.

6 — O notável professor de São Paulo, dr. Brasília Machado, no programa de ensino apresentado à Faculdade de Direito daquela Capital, bem compreende quanto de prejudicial à unidade do ensino tem essa distinção; opina seja o ensino do direito comercial e marítimo mi-

nistrado sistemática e paralelamente. Em sua opinião, o estudo do direito comercial, assim em conjunto, corresponde a uma necessidade do ensino e satisfaz as exigências da lei.

Justificando seu programa, aliás aprovado pela Congregação daquela Faculdade, assim se exprime o professor paulista:

“O curso desta cadeira foi metódicamente delineado sobre um programa novo, que bem corresponde às exigências da lei e satisfaz as necessidades do ensino.

Criando duas cadeiras de Direito Comercial no curso de ciências jurídicas, a lei não pretendeu por isso mesmo dividir as matérias, aliás, vastíssimas que aquela disciplina inclui; fez de uma cadeira a sequência de outra, sem linhas demarcatórias, sem solução de continuidade no ensino, — distribuiu, como a muitos parece, para o terceiro ano o conjunto de preceitos que afetam mais diretamente ao comércio em geral e ao comércio terrestre, reservando para o quarto ano, seja qual for o intervalo deixado no curso anterior, o doutrinamento exclusivo do direito comercial marítimo e do instituto da falência. Seria fragmentar em demasia a unidade da ciência e destarte ministrar um ensino defeituoso e quebrado no seu nexo científico”.

A cadeira não está de acôrdo com a opinião do abalizado mestre; pensa que um curso sistematizado do direito comercial deve ser feito, realmente, atendendo-se à desejada unificação da matéria. Como modelo de um programa para um curso sistemático, êsse, que o professor Machado apresentou e foi aprovado, é aceitável. Mas entende a cadeira que não se deve encarar o assunto de um ponto de vista abstrato; o programa devia obedecer ao regulamento da Faculdade, segundo o qual o ensino do direito comercial marítimo, bem como falência, constitui objeto do quarto ano. Se a lei assim o quis, embora daí resultem inconvenientes, tal como o de quebrar a unidade do ensino, não há fugir ao cumprimento dessa disposição.

O aplicador da lei não pode sobrepor o seu pensamento, à vontade, ao pensamento do legislador. E, evidentemente, não fôra outra cousa o que fez o dr. BRÁSILIO MACHADO.

Assim, se o seu programa corresponde a uma necessidade do ensino, não é, todavia, aceitável em face da lei. Façamos, porém, votos para que estas disposições da lei MAXIMILIANO desapareçam, cometendo-se às Congregações das Faculdades organizar a distribuição das matérias de ensino, ou então, como disse o professor paulista, pela adoção de um programa que, respeitando as peculiaridades do comércio terrestre e marítimo, combine num só corpo o ensino de um e outro, evitando a sua fragmentação.

Há a notar ainda, entre os nossos escritores, a opinião de CARLOS DE CARVALHO:

“Não é mais uma questão de substância a distinção entre o direito comercial e o civil. O que diz respeito ao comércio marítimo não pode impedir a reintegração e unificação do direito privado.

As embarcações entram na distinção dos bens; a aquisição e perda da sua nacionalidade não oferecem embarços. A navegação encontra no mandato, na gestão de negócios, na locação de serviços, no contrato geral de transporte, no mútuo, no penhor, na responsabilidade civil e na satisfação do dano as relações a que dá lugar”.

(Nova consolidação das leis, pg. LX).

RODRIGO OTÁVIO, transcrevendo esta lição do mestre, expõe também sua opinião e assim conclui:

“Não há negar, porém, que historicamente existiu essa autonomia, ou ao menos, uma inteira independência de outros corpos de doutrina e de lei, e não se pode deixar de ver conveniência em que todas essas relações que entendem com o navio e a indústria da navegação sejam tratadas no seu conjunto num corpo sistemático, quer como direito positivo, quer como doutrina. (Rev. Jurídica, vol. 17, pg. 170).

E' justamente uma razão de clareza, de método, que aconselha se ponha termo à chamada autonomia do direito marítimo.

De fato, o dono do navio pode ser estudado conjuntamente com a pessoa do comerciante. O capitão, os oficiais de bordo e o pessoal da tripulação podem ser, para esse fim, equiparados aos gerentes e prepostos do comerciante. O transporte marítimo pode ser compendiado com o transporte por via férrea. Do mesmo modo, se correspondem o contrato de mútuo e o empréstimo náutico, o seguro de mercadorias a bordo do navio e o seguro de mercadorias depositadas nos armazéns. O navio pode ser equiparado ao estabelecimento comercial e assim por diante.

7 — Constitui objeto do direito comercial marítimo os navios, as avarias, os contratos de seguro e de câmbio marítimo, o fretamento de navios, o transporte de passageiros, os fatos geradores de responsabilidade, decorrentes do exercício da navegação, etc. . .

Esse conjunto, integrado por coisas, fatos e atos jurídicos, constitui a matéria que forma o conteúdo do direito comercial marítimo

privado. Foi o pretenso peculiarismo dessa matéria que, no curso da evolução histórica, facilitou a bi-partição do direito comercial, forçando a distinção até agora mantida.

8 — SILVA COSTA considera “o mar como o primeiro e mais vasto objeto do direito comercial marítimo”.

Em sua preciosa obra, escreveu este comercialista:

“O mar é antes o teatro do que objeto deste ramo do direito; entretanto, são tão extensas as relações jurídicas que emergem do uso do mar e águas navegáveis e tão proeminente o seu papel nos movimentos rítmicos do comércio, que dele tira o qualificativo, que em geral é considerado como o primeiro e mais vasto objeto do direito comercial marítimo”. (Direito Comercial Marítimo, tomo I, n. 20).

Não parece aceitável a opinião deste abalizado mestre. Por mais extensas que sejam as relações jurídicas que emergem do uso do mar, por mais proeminente que seja o seu papel no desdobramento das relações comerciais, o mar não pode, por isto, ser considerado objeto do direito comercial marítimo e não pode, da mesma forma, ou pela mesma razão porque a terra, a parte sólida do planeta, não é objeto do direito comercial terrestre.

Não se pode afirmar que o transporte por terra, pelas ferrovias, que atravessam os territórios dos Estados, que vão cortando continentes, estreitando as relações dos povos, entre os quais existem as mais assinaladas e completas diferenças étnicas, não tenham importância, não prestem grandes serviços ao comércio em geral.

Entretanto, a terra não constitui objeto do direito comercial terrestre, porque ela é, em face do direito, apenas um vasto teatro em que o comércio terrestre se agita e se desenvolve. Tal qual o mar, e nada mais.